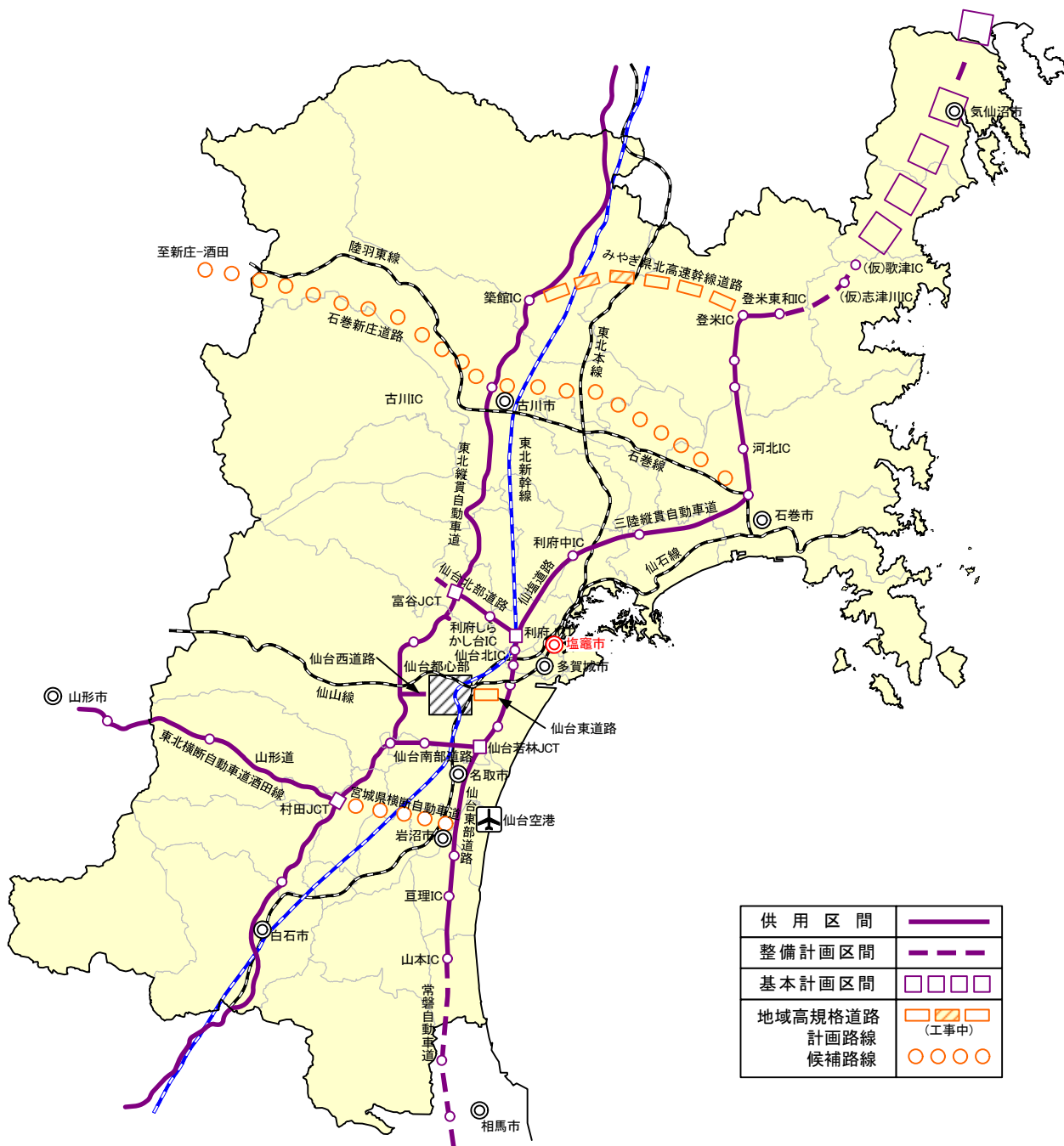


5) 交通体系の整備

交通体系の動向



【仙台塩釜港周辺の高規格幹線道路等の状況】

●常磐自動車道	亘理 IC～山元 IC 間	平成 21 年 9 月 開通
●三陸縦貫自動車道	登米 IC～登米東和 IC 間	平成 22 年 3 月 開通
●仙台北部道路	利府しらかし台 IC～富谷 JCT 間	平成 22 年 3 月 開通
●利府 JCT		平成 22 年 10 月 開通

宮城県の高規格幹線道路等の概要

平成 22 年 4 月現在



資料：みやぎ交流ネットワーク 2010（宮城県土木部道路課）

(3) 新たな国土形成計画の動き

1) 国土形成計画の概要

【新たな国土形成計画－全国計画の基本方向－】

■時代の潮流と国土政策上の課題

○経済社会情勢の大転換

- ・本格的な人口減少社会の到来、急速な高齢化の進展
- ・グローバル化の進展と東アジアの経済発展
- ・情報通信技術の発達

○国民の価値観の変化・多様化

- ・安全・安心、地球環境、美しさや文化に対する国民意識の高まり
- ・ライフスタイルの多様化、「公」の役割を果たす主体の成長

○国土をめぐる状況

- ・一極一軸型国土構造
- ・地域の自立的発展に向けた環境の進展、都道府県を越える広域的課題の増加
- ・人口減少等を踏まえた人と国土のあり方の再構築の必要性

■新しい国土像

多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図る

○ブロックの外に向けて

- ・東アジア等との交流・連携
- ・太平洋のみならず、日本海及び東シナ海の活用

○ブロック内では

- ・成長エンジンとなる都市・産業の強化
- ・各地域が連携、相互補完
- ・地域の想像力を結集し、安心して暮らせる生活圏を形成

■戦略的目標－港湾が注視すべき取組について－

○東アジアとの円滑な交流・連携

シームレスアジアの実現・アジア・ゲートウェイ構想

広域ブロックが東アジアの各地域と直接交流・連携し、アジアの成長のダイナミズムを取り込んでいく。

- ・東アジアの市場をにらんだ企業の新しい発展戦略
- ・観光立国の実現
- ・陸海空にわたる交通・情報通信ネットワークの形成

⇒コスト・サービス競争力の高い港湾の整備

⇒「広域ブロックゲートウェイ」としての国際港湾の活用

2) 東北圏広域地方計画の概要

【豊かな自然の中で交流・産業拠点として発展するふるさと「東北にっぽん」】

■計画の概要

広域地方計画は、地方主導により、ブロック単位ごとに、地方の将来像や実現に向けた主要な施策を示すものである。計画の期間は、21世紀前半期を展望しつつ、今後概ね10年間としている。

東北ブロックで、東北6県に新潟県を加えた7県を一つの圏域とし「東北圏」として計画を策定した。



■各計画との連携

本計画は、「東北ブロックの社会資本の重点整備方針」と車の両輪を成し、東北圏が目指す将来の姿の実現に向けてその他の計画とも連携を図りながら取り組みを推進する。

■東北圏発展の課題

○安心・安全・活力に関する課題

- ・自然災害に対する安全、安心の確保
- ・克雪、利雪、親雪の推進
- ・産業の活性化、競争力のある産業の振興
- ・国際交流、連携の強化

○自然・環境に関する課題

- ・循環型社会の構築、豊かな自然との共生
- ・美しい圏土や歴史文化の保全と活用

○暮らしに関する課題

- ・人口減少社会、高齢化への対応
- ・若者の定着、人材育成

	東北圏広域地方計画	東北ブロックの社会資本の重点整備方針
目的	国土の利用、整備及び保全を推進するための総合的かつ基本的な計画として定めるもの。	社会資本整備の具体的な方針を示すもの。
計画の対象	国土の利用、整備及び保全に関する府省にまたがる政策全般	道路、交通安全、鉄道、空港、港湾、航路標識、都市公園、下水道、河川、砂防、地すべり防止、急傾斜地の崩壊による災害の防止、海岸、各事業と一体となり効果を増大させる事業
計画期間	21世紀前半期を展望しつつ、今後、概ね10年間	平成20～24年度の5年間
根拠法	国土形成計画法	社会資本整備重点計画法
対象地域	東北6県+新潟県【東北圏】	

■新しい将来像

【豊かな自然の中で交流・産業拠点として発展するふるさと「東北日本」】

東北圏のポテンシャルを活かし、東北圏を支える人々が才能を発揮。国内外の人々との交流・連携を進め、新たな時代の潮流に対応・貢献できる多様で自立した東北圏を形成。美しい自然、多様な人々が光り輝く、森と海、人の息吹と躍動感に満ちた空間を創り上げていく。

■戦略的目標と主要な施策

①恵み豊かな自然と共生する環境先進圏域の実現

- ・地域環境保全のための低炭素社会、循環型社会の構築
- ・美しい四季に彩られる森林や田園、川や海辺の保全と継承
- ・豊かな水環境と海域の環境保全、再生、利用

②雪にも強く安全で安心して暮らせる温もりある人に優しい圏域の実現

- ・災害に備えたしなやかな圏域の形成
- ・冬に強い地域づくりの推進
- ・都市と農山漁村の共生と交流を推進する持続可能な生活圏域の形成

- ・地域の持続的な発展の核となる活力ある都市の形成
 - ・暮らしやすい農山漁村の形成
 - ・人に優しい圏域づくり
- ③**地域の資源、特性を活かした世界に羽ばたく産業による自立的な圏域の実現**
- ・国際競争力を持つ産業群の形成
 - ・地球に優しいエネルギーの安定供給と世界を先導するエネルギー技術開発の推進
 - ・東北圏の総合力が支える持続可能な農林水産業の創出
 - ・東北圏ならではの地域資源を活かした観光交流の拡大
- ④**交流・連携機能の強化による世界に開かれた圏域の実現**
- ・「環太平洋・環日本海ゲートウェイ」の形成
 - ・高速交通交流圏の形成
 - ・圏域内外を結ぶ多様で重層的なネットワーク
- ⑤**東北圏民が一体となった地域を考え行動する圏域の実現**
- ・「東北につぼん」を創造する地域づくり協働体の構築
 - ・「東北につぼん」の創造を支える人材の育成と活用

2.2 港湾行政の動き

(1) 国際コンテナ戦略港湾の目的と選定結果

1) 位置づけ

- ①「新成長戦略（元気な日本）復活のシナリオ」（2010年6月18日閣議決定）の実現
- ②アジア⇄北米・欧州等の基幹航路の日本への寄港を維持・拡大
- ③さらなる「選択」と「集中」

2) 目標

【2015年】

- 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減

【2020年】

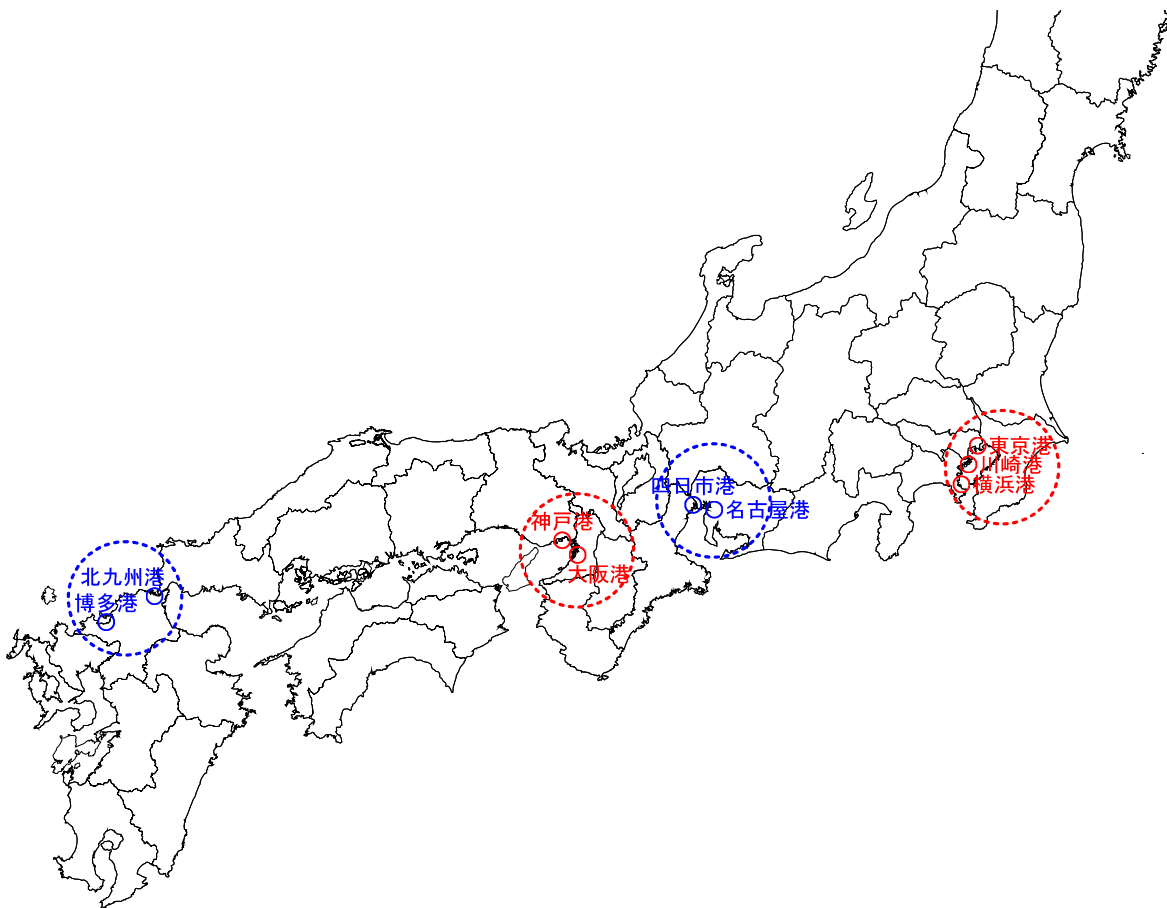
- 国際トランシップも視野。東アジア主要港として選択される港湾に。

3) 実現の方策

- ①スーパー中樞港湾のさらなる「選択」による国内貨物の「集中」
- ②公設民営化の推進やターミナルの一体運営の推進等によるターミナルコストの低減
- ③内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ④「国際コンテナ戦略港湾」にかかる物流トータルコストの低減、ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進など、その他荷主サービスの向上
- ⑤コンテナ船大型化の進展に対応しうる水深18m岸壁は、選択された港湾で整備
- ⑥「港湾経営主体」の設立：「民」の視点による戦略的港湾経営の実現
 - ・コンテナ物流を一元的に経営、荷主・港湾・海事・物流関係民間企業も参加する株式会社を設立
 - ・「迅速さ」「柔軟さ」「タフさ」を備えた港湾経営を実現
 - ・上記のほか、積極的なポートセールス、地方港湾、海外港湾との連携を展開

4) 選定結果

		配点	京浜港	伊勢湾	阪神港	北部九州港湾
目標 位置付け	基幹航路の維持・強化のため、釜山港、シンガポール港に伍するサービスの提供を目指したものであること	350	297	163	291	123
	アジアにおけるコンテナ物流の動向や、提案内容の地理的特性を踏まえ、目指すべき「位置づけ」が明確であること					
実現のための方策	基幹航路維持・強化のためのコスト低減	150	98	127	114	41
	基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約	150	120	48	119	26
	その他荷主へのサービス向上	50	33	39	38	33
	環境・セキュリティ	50	38	41	39	32
	戦略的な港湾経営の実現(施策)	100	54	53	81	7
実現のための体制	民の視点からの積極的な経営が可能であること	150	89	82	87	14
	コンテナ港湾を一元的に経営することが可能であること					
	そのための体制整備が具体的であること					
合計		1000	729	553	769	277



5) 選定港の計画概要

①京浜港（東京港・川崎港・横浜港）

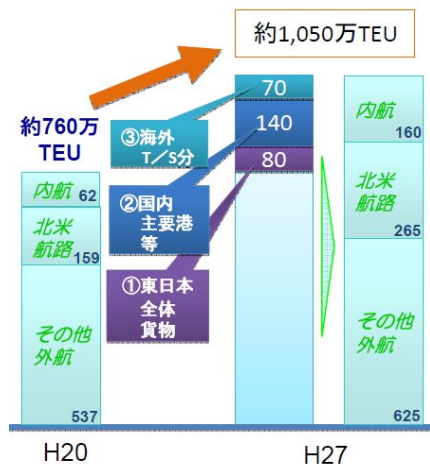
■目標

- ・釜山港等に対峙する国際拠点港湾の実現
- ・航路特性を活かした国際ハブポートの実現

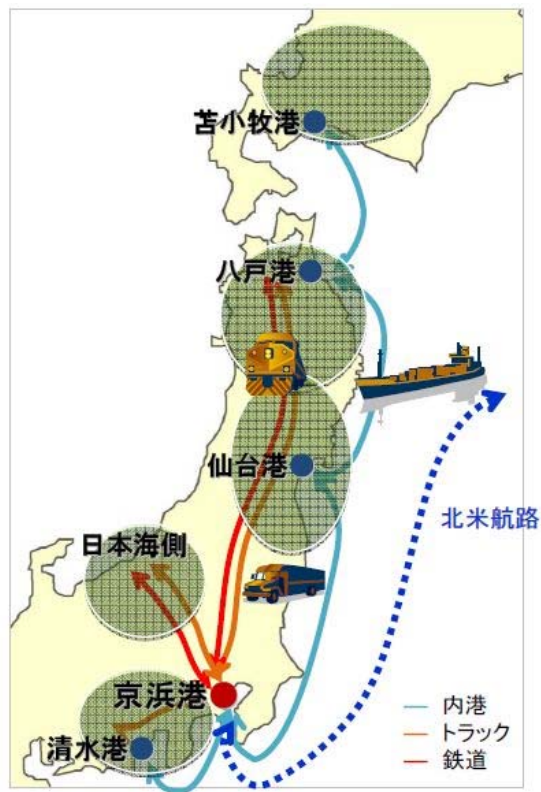
■ターゲット

- ・東日本のメインポート機能の維持
→東日本全域からの貨物の集約
- ・釜山港等に対峙する日本のハブポートの実現
→国内主要港発着北米航路の取込み
- ・東アジアの国際ハブポートの形成
→釜山港積み替え(T/S)貨物の獲得

■目標貨物量



《東日本全域からの貨物集約方法》



②阪神港（大阪港・神戸港）

■目指すべき姿

- ・西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、機能拡大(基幹航路の維持・拡大)
- ・釜山港等東アジア主要港湾と対峙できる港湾サービスを確保し、国内ハブ機能再構築
- ・基幹航路の拡大に向けた取扱貨物量を確保、東アジアの国際ハブポートとして機能

■主な戦略

- ・民の視点から阪神港のコンテナターミナル全体を一元的に経営する港湾経営主体の確立
- ・集荷機能の強化（阪神港でのみ可能な定期内航フィーダー網の再構築）
- ・産業の立地促進による創荷

■目標貨物量

	現状(2008年)	2015年	2020年
全体	400万 TEU	490万 TEU	590万 TEU
うち北米航路	47万 TEU	70万 TEU	75万 TEU
フィーダー	38万 TEU	110万 TEU	130万 TEU
トランシップ		20万 TEU	100万 TEU

(2) 国際バルク戦略港湾の目的と候補港湾

1) 国際バルク戦略港湾の目的

国際バルク戦略港湾政策は、

「大型船舶の活用により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給すること」

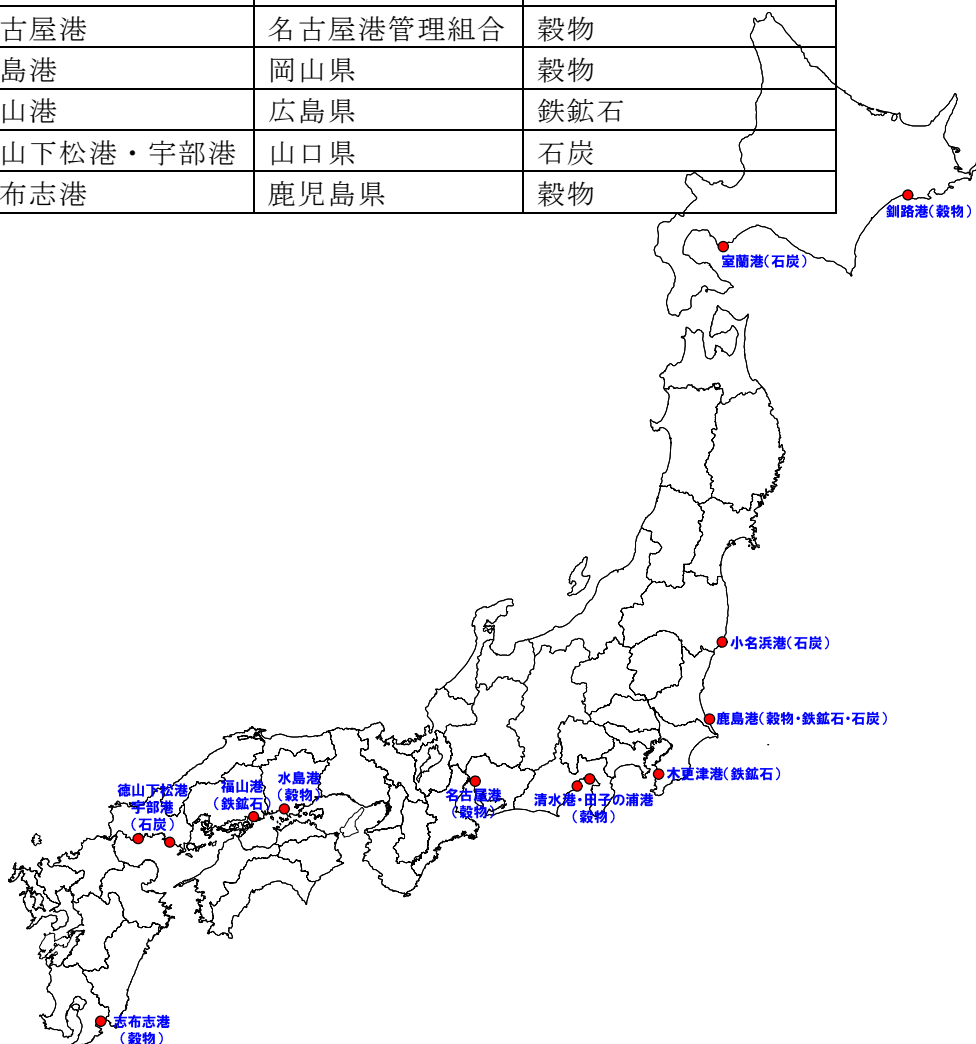
を目的とする。これにより、国際バルク貨物輸送における我が国産業の国際競争力を支援し、我が国での産業の立地と雇用の確保を目指す。

2) 対象品目

○穀物（トウモロコシ、大豆）、鉄鉱石、石炭

3) 応募港湾

	応募港湾名	港湾管理者名	対象品目
1	室蘭港	室蘭市	石炭
2	釧路港	釧路市	穀物
3	小名浜港	福島県	石炭
4	鹿島港	茨城県	穀物、鉄鉱石、石炭
5	木更津港	千葉県	鉄鉱石
6	清水港・田子の浦港	静岡県	穀物
7	名古屋港	名古屋港管理組合	穀物
8	水島港	岡山県	穀物
9	福山港	広島県	鉄鉱石
10	徳山下松港・宇部港	山口県	石炭
11	志布志港	鹿児島県	穀物



(3) 重点港湾の目的と選定港湾

1) 重点港湾選定の目的

- 重点港湾とは、重要港湾 103 港のうちから、重点的に投資する「選択と集中」を港湾政策にも徹底するという目的で国土交通大臣が指定した港湾のことである。
- 国土交通省が平成 23 年度以降も国直轄で新規事業を実施する重点港湾を 32 道府県 43 港選定した。

2) 選定港湾

地方	選定港湾
北海道 (3)	石狩湾新港、函館港、釧路港
東北 (6)	八戸港 (青森)、青森港 (青森)、大船渡港 (岩手)、秋田港 (秋田)、酒田港 (山形)、小名浜港 (福島)
関東 (4)	茨城港 (茨城)、鹿島港 (茨城)、木更津港 (千葉)、横須賀港 (神奈川)
北陸 (2)	金沢港 (石川)、敦賀港 (福井)
中部 (3)	御前崎港 (静岡)、衣浦港 (愛知)、三河港 (愛知)
近畿 (2)	舞鶴港 (京都)、東播磨港 (兵庫)
中国 (7)	境港 (鳥取)、浜田港 (島根)、宇野港 (岡山)、福山港 (広島)、呉港 (広島)、岩国港 (山口)、宇部港 (山口)
四国 (6)	徳島小松島港 (徳島)、坂出港 (香川)、高松港 (香川)、松山港 (愛媛)、東予港 (愛媛)、高知港 (高知)
九州 (8)	苅田港 (福岡)、伊万里港 (佐賀)、長崎港 (長崎)、八代港 (熊本)、大分港 (大分)、中津港 (大分)、細島港 (宮崎)、鹿児島港 (鹿児島)
沖縄 (2)	那覇港、中城湾港

3. 統合の必要性と意義

3.1 仙台湾各港の課題

各港の課題を機能別に整理すると次表のとおりである。これらの課題に対しては、各港の港湾計画（石巻港 H17 改訂、仙台塩釜港 H20 改訂）において対応策が位置づけられ、現在事業中の施設もあり、鋭意対応を進めているところであるが、再度整理を行った。

これらを踏まえて、各港の主要課題を整理するとともに、仙台湾として総括すると以下のとおりである。

港 湾	主 要 課 題
仙台塩釜港(仙台港区)	■利用空間の限界 自動車関連産業の一層の集積を始めユニット貨物量の増加に対し、現有の水際線や埠頭用地では対応できない。新たな開発空間の確保には莫大な投資と時間が必要。
仙台塩釜港(塩釜港区)	■役割の再構築 航路水深による大型船舶への制約があり、機能分担による物流機能の役割の再構築が必要。 ■観光・交流機能の強化 「みなとまち塩釜」の再生と松島観光の玄関口としての役割の向上。
石 巻 港	■バルク船の大型化への対応 東北地方の基幹産業である製紙・紙パルプ、飼料、木材・合板産業の国際競争力の維持のため、船舶の大型化への対応が急務。
松 島 港	■観光振興への貢献 地域の基幹産業である観光産業の活性化への貢献が最大の課題。



仙 台 湾	■機能分担と選択・集中投資による迅速かつ効率的な機能整備 <ul style="list-style-type: none"> ・地域のあらゆる産業が、国際間、企業間の厳しい競争を強いられるなかで、港湾への量的・質的機能拡充と強化の要請は依然として高いものがある。 ・一方で、財政の逼迫により社会資本整備費の縮減が続けられており、投資の選択と集中をより一層進める必要がある。 ・つまり、各港湾がそれぞれの地域や利用企業からの要請に、個別に対応していくことが困難な情勢となっている。 ・仙台湾の場合、今後とも物流需要の増大が確実視される仙台港区は、その需要増を受け止めることが空間的に困難である。 ・そこで、地域や利用企業からの要請を仙台湾として受け止めるため、各港の機能分担を見直し、集中投資による迅速かつ効率的な機能拡充に取り組む必要がある。
-------	--

仙台湾各港の課題

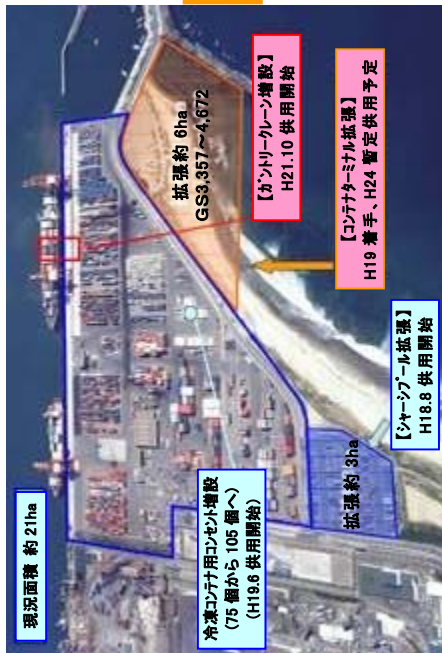
区分	仙台塩釜港(仙台港区)	仙台塩釜港(塩釜港区)	石巻港	松島港
物流	<p>①コンテナ貨物</p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物量の増加や基幹航路船型の大型化に対応したターミナルの拡充。 内貿ユニット貨物 完成自動車やジャーマン貨物のヤードの拡張。 RO-RO船やPCC船の大型化に適合したバースの確保。 <p>②バルク貨物</p> <ul style="list-style-type: none"> コンテナターミナル拡張のための石炭埠頭の移転。 穀物船の船型大型化に対応した大水深バルクターミナルの整備。 	<p>①バルク貨物</p> <ul style="list-style-type: none"> 石油配分基地内企業の撤退や公共貨物の仙台港区シフトによる貨物量の大幅な減少。 貨物減少の要因は、施設の老朽化、狭隘化が大きいが、船舶の大型化に対する物理的制約が最も大きい。 火力発電所のエネルギー転換による貨物量の大幅な減少。 	<p>①バルク貨物</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成元年以降、貨物量は横ばいを続けていたが、世界同時不況の影響から平成20年、21年は減少。 飼料、木材、紙・パルプ産業の原料及び燃料等のバルク貨物の輸送効率化のため、船舶の大型化への対応が喫緊の課題。 	
交流	<ul style="list-style-type: none"> みなとまちの再生 クルーズ船の受入や観光拠点の形成、松島観光基地の再整備等。 プレジャーボートの適正保管。 アメニティ空間の確保とネットワーク化。 	<ul style="list-style-type: none"> みなとまちの再生 中心市街地と港の交流・レクリエーションを連携させ、賑わいのある港まちの再生。 プレジャーボートの適正保管。 浚渫土砂や建設残土の受け入れ空間の確保。 耐震強化岸壁の確保。 	<ul style="list-style-type: none"> 松島観光客の減少及び道路整備の進展による旅客船、遊覧船利用客の減少。 地域再生法の指定による振興策(マリソフアン21等)の推進。 海域環境の改善。(松島湾リフレッシュ事業の展開) 	
環境	<ul style="list-style-type: none"> 自然海浜や干潟への配慮。 			
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 耐震強化岸壁の確保。 			
空間利用	<ul style="list-style-type: none"> 堀込港湾の宿命から、水際線や用地に制約があり、現時点でも限界に達している。 外港展開も莫大な投資と長期間を要し、需要増のスピードに対応できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 水際線及び用地とともに開発余力を有している。 	<ul style="list-style-type: none"> 日本三景のひとつである松島を有していること、閉鎖海域であることから、物流需要もないことから、大規模な開発自体に馴染まない。 	
主要課題	<p>■利用空間の限界</p> <p>自動車関連産業の一層の集積を始め、現有の水際線や埠頭用地では対応できない。新たな開発空間の確保には莫大な投資と時間が必要。</p>	<p>■役割の再構築</p> <p>航路水深による大型船舶への制約があり、機能分担による物流機能の役割の再構築が必要。</p> <p>■観光・交流機能の強化</p> <p>「みなとまち塩釜」の再生と松島観光の玄関口としての役割の向上。</p>	<p>■バルク船の大型化への対応</p> <p>東北地方の基幹産業である製紙・紙パルプ、飼料、木材・合板産業の国際競争力の維持のため、船舶の大型化への対応が急務。</p>	<p>■観光振興への貢献</p> <p>地域の基幹産業である観光産業の活性化への貢献が最大の課題。</p>

【各港の課題関連資料】(1)

仙台塩釜港(仙台港区)

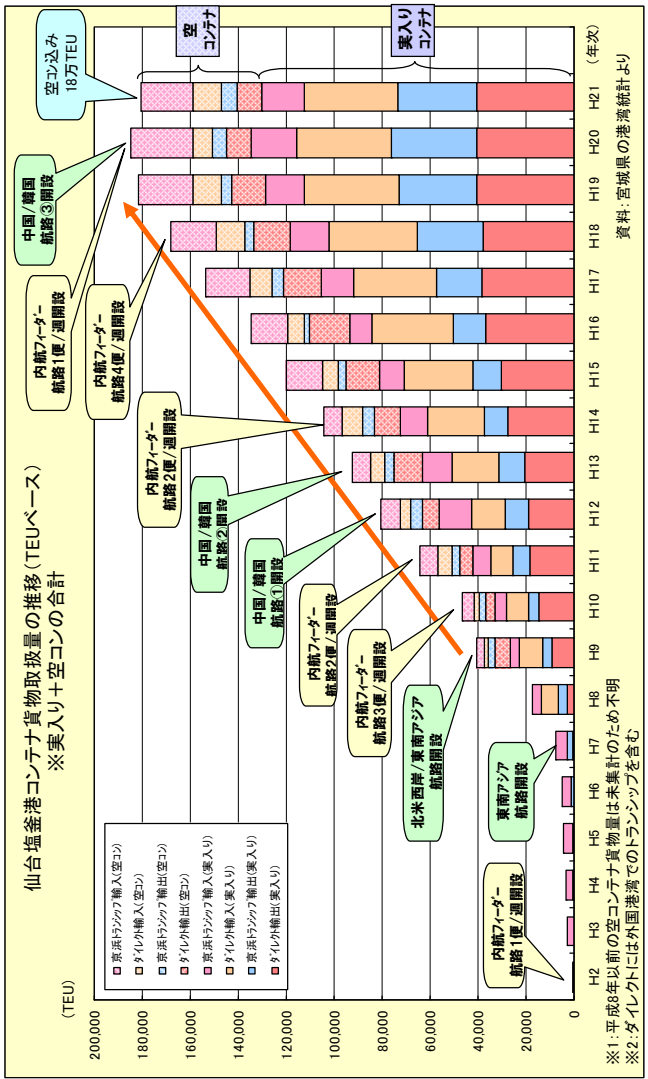
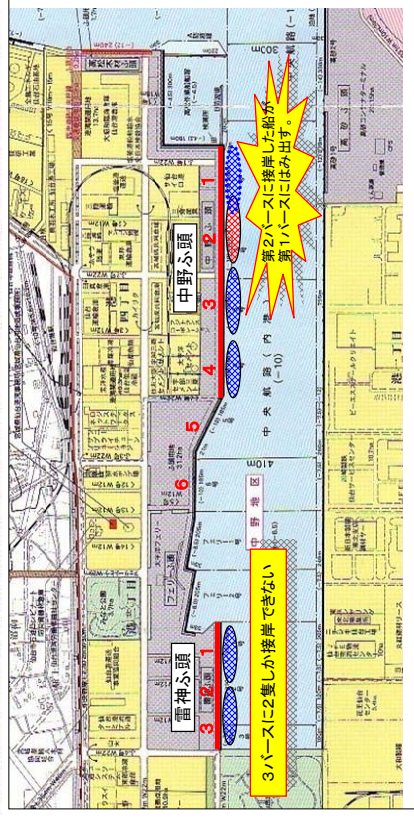
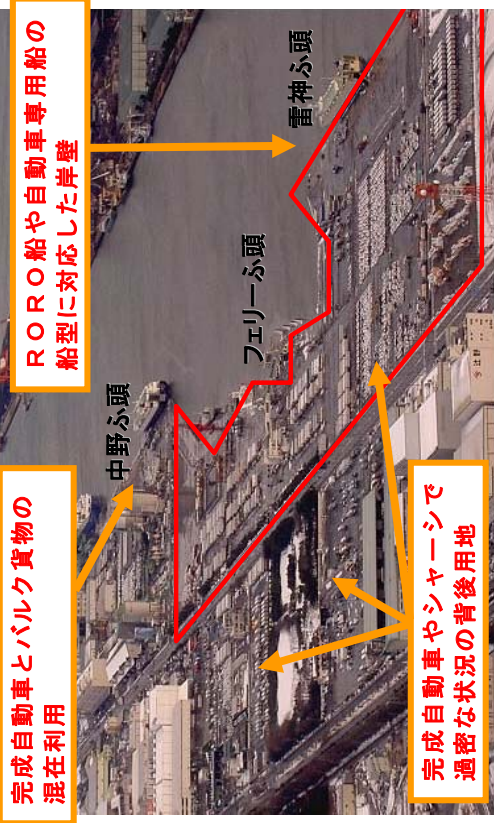
■外貿コンテナ

- ・H11年以前とH12年以降では、外内貿航路とも航路数・便数が2倍に増加している。
- ・現在のベースは(-14)330mと(-12)270mしかなく、今後の貨物増に伴う航路、便数の増加及び船舶の大型化への対応が懸念される。
- ・コンテナターミナルは、不定形で、使い勝手が悪かったため、現在、約6ha拡張に向け造成中



■内貿ユニットロード

- ・内貿ユニット貨物や完成自動車貨物の増加に対し、ヤードが不足していたため、背後に用地を確保。
- ・RORO船やPCC船の大型化に対応し、雷神埠頭を増深し(-9m×440m 2B)、H22.11月1日ベース供用開始



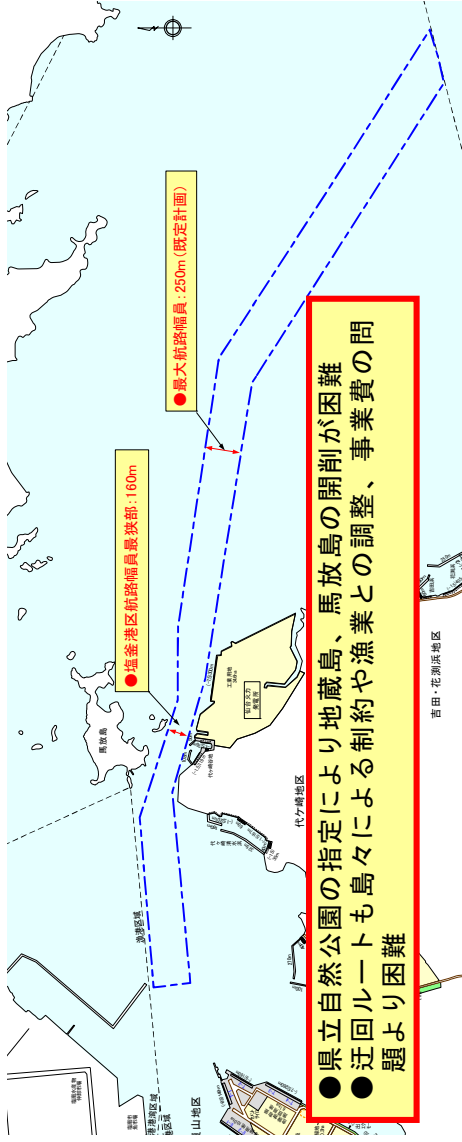
※1:平成8年以前の空コンテナ貨物量は未集計のため不明
※2:ダイレクトには外国港湾でのトランシップを含む

【各港の課題関連資料】（2）

仙台塩釜港（塩釜港区）

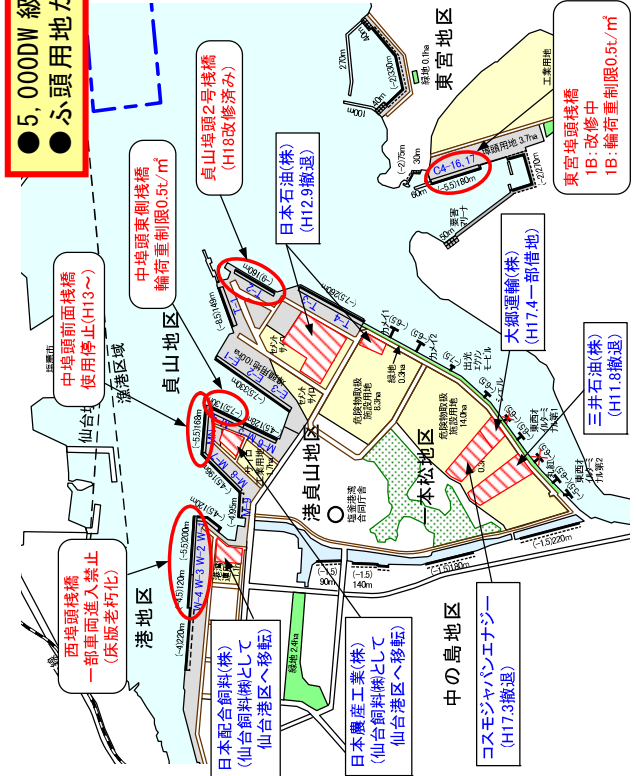
■物流機能

- ・自然公園法の指定等により航路の拡幅が困難であり、入港可能な船型が8,000DWT級に制限される。
- ・主要な係留施設は老朽化が著しく、貨物取扱以上の制限や使用停止の措置がとられている。
- ・背後用地も狭隘で、貨物の取扱いに限界がある。
- ・石油関連企業の撤退や飼料工場の仙台港区移転が相次いでおり、貨物量減少の要因となっている。



● 県立自然公園の指定により地蔵島、馬放島の開削が困難
 ● 迂回ルートも島々による制約や漁業との調整、事業費の問題より困難

主要施設の老朽化と企業移転の状況



● 5,000DWT以下の岸壁がほとんど
 ● ふ頭用地が狭く貨物が扱いきく老朽化も進んでいる

埠頭名	現状岸壁諸元		利用水準 (ト/m)	建設年次
	施設	水深 (m)		
貞山埠頭	I-2	-9.0	160	0 S39
	I-1	-8.5	149	371 S30-33
	I-3-4	-7.5	260	637 S42-45
東埠頭	E-1~3	-7.5	330	1,290 S3-7
	M-4~6	-4.5~-7.5	258	226 S10-11, S45
中埠頭	MN	-5.5	168	0 S40
	M-7-8	-4.5	196	901 H4-8
西埠頭	W-1~4	-4.5~-5.5	320	199 S62-HI
東宮浜埠頭	C4-16-17	-5.5	180	512 S50-54
合計			2,021	513

注 1) 利用水準: H18年岸壁取引量÷施設延長
 2) 貞山埠頭 (I-2) は、H18年度工事のため利用なし
 3) 中埠頭 (MN) は老朽化により使用停止中

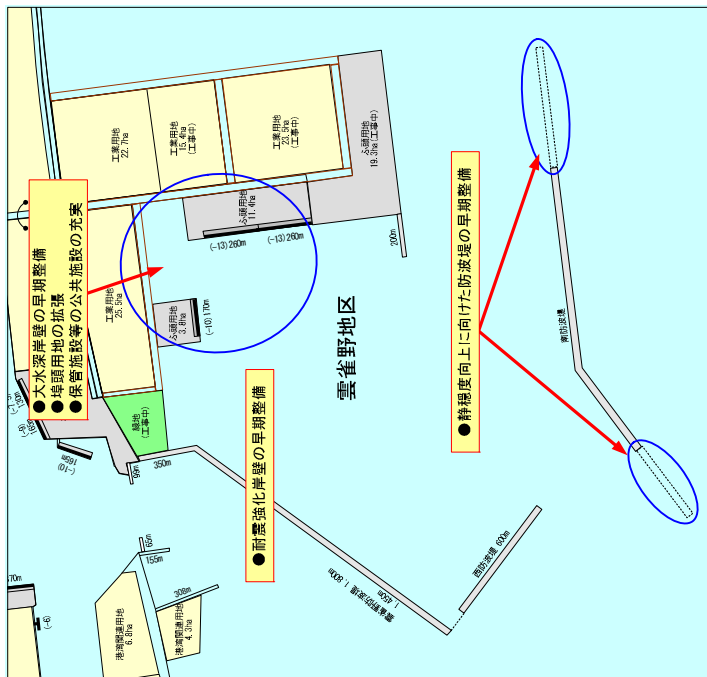
● 石油配分基地企業の撤退 (取扱貨物量の減少要因)
 ● 企業撤退に伴う係留施設の廃止

【各港の課題関連資料】（3）

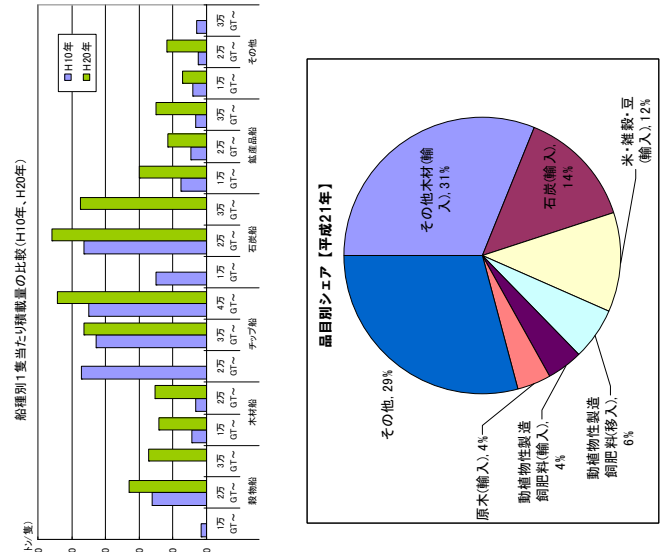
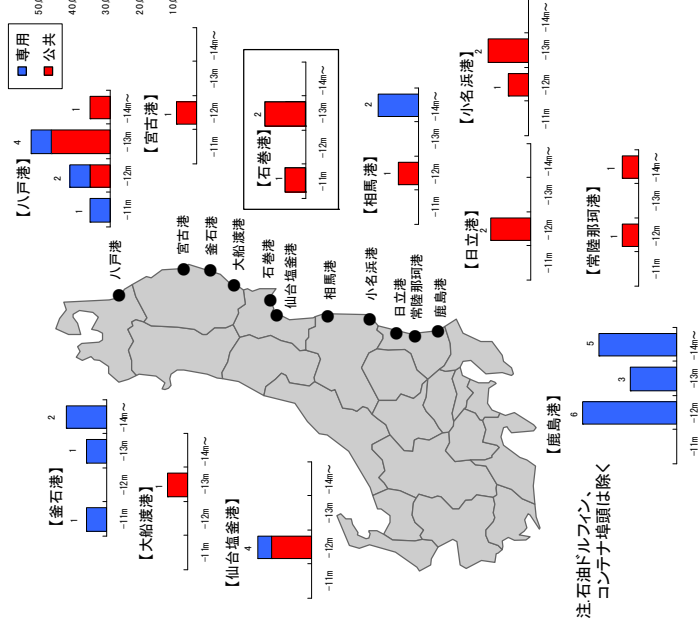
石巻港

■物流機能

- ・釜地区の埠頭用地は狭く、荷捌きが困難
 - ・大水深岸壁が不足しているため、特定バースに貨物が集中
 - ・近年、雲雀野地区の整備を進めているが、静穏度等の問題により、雲雀野地区に船舶のシフトが進んでいない
- 雲雀野中央1号岸壁(-13m)：平成10年供用開始
 雲雀野中央2号岸壁(-13m)：平成17年供用開始
 雲雀野北ふ頭岸壁(-10m)：平成18年供用開始



バルク貨物取扱の大型岸壁整備状況



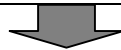
注:石油ドレフィン、コンテナ埠頭は除く

3.2 仙台湾のポテンシャル

仙台湾の各港が有するポテンシャルを抽出・整理すると以下のとおりである。

仙台湾のポテンシャル

	地理的優位性	機能・空間面の優位性	背後圏の潜在力
仙台塩釜港 (仙台港区)	<ul style="list-style-type: none"> 太平洋基幹航路からのアクセスが容易 高速道路網の整備進展により、東北一円からのアクセスが向上 	<ul style="list-style-type: none"> 東北地方最大の国際貿易港(北米、近海コンテナ航路。東京湾へのフィーダー航路) 国内の基幹的海上輸送ネットワーク(関西、中部、首都圏～東北～北海道) 	<ul style="list-style-type: none"> 宮城県内から岩手、山形、福島まで広がる東北最大の仙台経済圏を擁する 工業集積が高く、自動車関連産業の集積が進展 臨海部もエネルギー、鉄鋼、飲料等の工場が立地
仙台塩釜港 (塩釜港区)	<ul style="list-style-type: none"> 太平洋基幹航路からのアクセスは良いが、やや奥まった位置にある 高速道路網の整備進展により、東北一円からのアクセスが向上 	<ul style="list-style-type: none"> 内貿一般物流機能を有するが、地形的制約により機能拡充が困難 日本三景松島への海上交通基地 	<ul style="list-style-type: none"> 宮城県内から岩手、山形、福島まで広がる東北最大の仙台経済圏を擁する 塩釜漁港があり水産加工業が集積
石巻港	<ul style="list-style-type: none"> 湾奥に位置するが、太平洋基幹航路からのアクセスは仙台港区と同等 仙塩道路や三陸縦貫自動車道の整備により仙台方面及び東北縦貫自動車道へのアクセスが向上 	<ul style="list-style-type: none"> 外内貿一般物流機能を有する 水深13mのバルクターミナルを有する 仙台湾の中で最も空間的ポテンシャル(開発余地)が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> 県内第二の規模である石巻経済圏を擁する 木材、飼料、紙・パルプの資源型工業が集積 紙・パルプ製造業は国内最大規模の生産設備を有する 東北地方は、北海道や九州地域とともに畜産業の相対的ウエイトが高まる
松島港	<ul style="list-style-type: none"> 松島島嶼部の奥部に位置する 仙塩道路や三陸縦貫自動車道の整備により仙台方面及び東北縦貫自動車道へのアクセスが向上 	<ul style="list-style-type: none"> 塩釜港区への海上交通基地及び松島遊覧船基地 浅海域にあり、景勝松島を有するため大規模開発には適しない 	<ul style="list-style-type: none"> 国内有数の知名度を誇る日本三景松島を擁する



仙台湾	<ul style="list-style-type: none"> ■ コンテナ、フェリー・ROROの外内貿ユニットロード機能及び大水深バルク貨物取扱機能等、フルスペックの物流機能を有する。 ■ 国際航路は、北米西岸航路から近海・アジア航路まで、国内航路は三大都市圏航路や北海道航路など多彩な航路網を有する。 ■ 東北地方最大の工業集積と経済圏を擁し、高速道路網の整備進展に伴う東北一円への背後圏域の拡大により、今後も旺盛な貨物需要が期待できる。 ■ 全国的に著名な観光地である日本三景松島を有し、背後道路網の整備進展による広域観光ネットワークの拠点となっている。 ■ 石巻港において開発可能な空間を有している。
-----	--

3.3 統合の必要性と意義

(1) 統合の背景と必要性

仙台湾港湾が抱える課題やポテンシャルを踏まえ、港湾統合の必要性を整理すると以下のとおりである。

仙台湾の歴史から見た統合の背景	港湾を取り巻く経済環境から見た統合の背景
<ul style="list-style-type: none"> ■ みやぎは江戸時代から仙台湾の港湾が地域経済や暮らしに貢献した歴史を持っている。 ■ 仙台塩釜港と石巻港は、新産業都市「仙台湾地区」として港湾が整備され、宮城・東北地方の経済活動を支えてきた経緯がある。 ■ 市町村合併や高速自動車道の整備進展により、港湾背後の行政・経済圏の一体化が進んでいる。 ■ 道路での走行時間 40 分、海上距離では直線で約 10km の至近に 3 港が存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 産業のグローバル化による競争の激化 経済のグローバル化が進展する中で、中国等新興国の工業力の向上等により、我が国企業は厳しい競争にさらされている。 ■ 自動車産業を始めとしたものづくり産業の集積。近年、東北地方では自動車及び関連部品産業等の加工組立型産業の集積が進展している。 ■ 東北唯一の特定重要港湾としての役割 仙台塩釜港は東北地方最大の国際貿易港としての東北経済に果たすべき役割が大きい。

仙台塩釜港の主要課題	
仙台塩釜港(仙台港区)	自動車関連産業の一層の集積を始めユニット貨物量の増加に対し、現有の水際線や埠頭用地では対応できない。 新たな開発空間の確保には莫大な投資と時間が必要である。
仙台塩釜港(塩釜港区)	航路水深による大型船舶への制約があり、機能分担による物流機能の役割の再構築が必要である。
石巻港	東北地方の基幹産業である製紙・紙パルプ、飼料、木材・合板産業の国際競争力の維持のため、船舶の大型化への対応が急務である。
松島港	地域の基幹産業である観光産業の活性化への貢献に向けた取り組みが必要である。

統合の必要性
<ul style="list-style-type: none"> ■ 仙台湾の港湾が一体となることで、港湾の競争力を高め、東北地方の中核港湾としての力を向上させる必要がある。 ■ これにより、東北地方の産業の競争力を向上させ、産業の維持、新規産業の誘致に貢献していく必要がある。

(2) 統合の方針と必要性

統合の方針

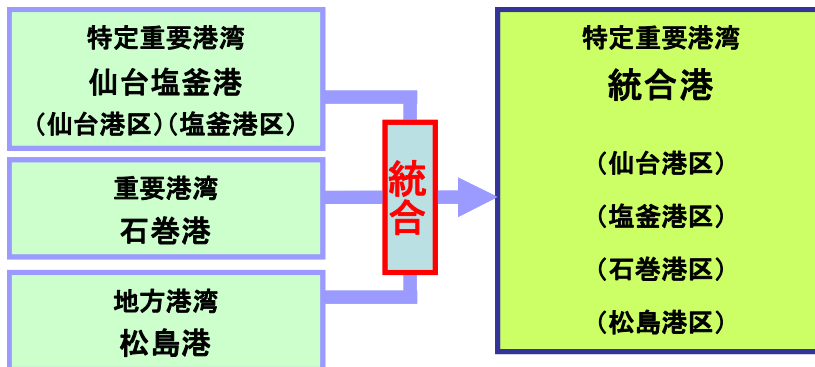
- 3港の統合により、港湾の競争力を高める。
- 各港の特色を総合的に活かし、効率的な整備・運営を行う。

↓

- 東北地方の産業の競争力を高め、産業の維持、雇用、暮らしを守っていく。
- 東北地方のものづくり産業を支え、東北唯一の特定重要港湾のブランド力を向上させる。

統合の必要性(具体)

- ① 東北の産業を支援する中枢港湾としての役割を強化する必要がある。
(東北の中枢港湾としてのブランド力の向上)
- ② 一体的なポートセールスにより貨物の集荷力を高める必要がある。
(各港区の特色を総合的に活かした集荷力のアップ)
- ③ 統合により効率的な整備を可能にする必要がある。
(集中投資による施設の早期整備)
- ④ 集中と選択による港湾投資の効率化とコスト削減を図っていく必要がある。
(既存ストックの有効活用と開発空間を港湾全体で共有)
- ⑤ 管理・運営の効率化により行政サービスを向上する必要がある。
(管理運営の民営化による効率化、管理・運営の一体化)



(3) 統合の意義（メリット）

統合の意義（メリット）を対象ごとに整理すると以下のとおりである。

区 分	統合の意義（メリット）
競争力	<ul style="list-style-type: none">◇ブランド力（知名度）を向上させ戦略的なポートセールスが可能となる。◇各港区の特色を総合的に活かすことで貨物の集荷力をアップすることが可能となる。◇船混みや埠頭荷役の輻輳が生じている仙台港区のバルク貨物を石巻港区、塩釜港区にシフトすることで、仙台港区のユニット貨物の増加に対応が可能となる。◇バルク貨物の船舶の大型化の要請に対して、石巻港区に集積をすすめることで企業の競争力の確保に貢献できる。
整 備	<ul style="list-style-type: none">◇港湾統合により新規港湾施設の投資の選択と集中が図られ早期整備が可能となる。◇各港区の既存社会ストックの有効活用と石巻港区の開発空間を統合港湾全体で共有することで、統合港湾の整備効率化を図ることが可能となる。
管理・運営	<ul style="list-style-type: none">◇港湾の一体的な管理によりコストの低減や各種手続きの簡素化等行政サービスの向上が可能となる。◇行政コストの削減、スケールメリットを活かした新しい行政サービスが可能となる。◇各港区の既存の管理運営のストック、ノウハウを拡充することで、統合する港湾の一体的な管理・運営が可能となる。◇港湾の一体的な管理により施設の維持管理、更新、長寿命化等効率的な維持管理が可能となる。